Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/3477

12. 01. 96

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Dr. Winfried Wolf und der Gruppe der PDS — Drucksache 13/3397 —

Fehlender Halt des ICE Spreekuriers in Magdeburg (II)

Auf unsere vorherige Anfrage zum ICE Spreekurier antwortete die Bundesregierung (Drucksache 13/3189), ein Halt dieses Zuges in der sachsen-anhaltinischen Landeshauptstadt sei nicht marktgerecht, da Magdeburg bereits hinreichend durch andere Züge angebunden sei, was für den Rhein-Ruhr-Raum nicht gelte.

Vorbemerkung

Eines der Ziele der vom Deutschen Bundestag beschlossenen Neuordnung des Eisenbahnwesens ist die konsequente Trennung von staatlichen und unternehmerischen Aufgaben sowie die Stärkung der Eigenverantwortlichkeit der Eisenbahnen des Bundes. Zu den unternehmerischen Aufgaben des Vorstandes der Deutschen Bahn AG (DB AG) gehören seit Inkrafttreten der Bahnstrukturreform am 1. Januar 1994 u. a. die Gestaltung der Verkehrsangebote nach den Bedürfnissen des Marktes und die Betriebsabwicklung. Hierüber entscheidet die Konzernleitung der DB AG als privatrechtlich organisiertes Wirtschaftsunternehmen selbständig und unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten. Die Bundesregierung nimmt in diesen Fragen keinen Einfluß. Es ist auch nicht ihre Aufgabe, das Fahrplanangebot im Detail zu bewerten und zu alternativen Fahrplankonzepten Stellung zu nehmen.

Die Bundesregierung beantwortet Fragen zu dem Bereich Bahn ohne Bindungswirkung bezüglich der rechtlichen Zulässigkeit bis zur vorgesehenen Entscheidung des Ausschusses für Wahl-

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 10. Januar 1996 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

prüfung, Immunität und Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages.

Es kann daher in den Antworten zu den Fragen 1 bis 6 nur die Stellungnahme mitgeteilt werden, die die DB AG übermittelt hat.

Bereits in der Beantwortung der vorherigen Anfrage zum gleichen Thema (Drucksache 13/3012) wurde mitgeteilt, daß die DB AG in mehreren Relationen innerhalb des Bundesgebietes sog. „Sprinterzüge" betreibt, die in Tagesrandlagen entfernt liegende Ballungsräume verbinden, ohne in Bahnhöfen eines dazwischen liegenden Ballungsraumes zu halten. Dieses Angebot besonders schneller Zugverbindungen für den Geschäftsreiseverkehr ist insbesondere auf ein zeitsensibles Marktsegment ausgerichtet. Das ICE-Sprinter-Zugpaar „Spreekurier" stellt solche Verbindungen zwischen den Ballungszentren Rhein/Ruhr und Berlin her.

1. Hält die Bundesregierung es unter Marktgesichtspunkten für angemessen, einen praktisch ohne Mehraufwand erreichbaren Fahrgastzuwachs nicht zu realisieren?

Durch die Einrichtung des ICE „Spree-Kurier" mit einer um ca. 30 Minuten schnelleren Reisezeit zwischen Köln und Berlin gegenüber den Systemzügen konnte die DB AG zusätzliche Marktanteile gewinnen. Bei zusätzlichen Halten befürchtet die DB AG, daß sich die mit diesem schnellen Zug bediente Nachfrage in den Weitstreckenrelationen wieder verringern würde. Da Magdeburg stündlich in das IC-System eingebunden ist, erwartet die DB AG bei einem zusätzlichen Halt des ICE „Spree-Kurier" keinen nennenswerten Mehrverkehr, der diese Verluste kompensieren würde.

2. Wie steht die Bundesregierung dazu, daß die von ihr postulierte parallele Fahrmöglichkeit Hannover—Berlin lediglich dadurch zustande kommt, daß eigens ein zusätzlicher Zug (IC 543 Otto Lilienthal) in Hannover eingesetzt wird, der keinen anderen Zweck hat, als die vom ICE 641 Spreekurier ausgelassenen Halte Braunschweig und Magdeburg zu bedienen und dann auf dem Außenring in großem Bogen um Berlin herumzufahren (analog für die abendlichen Fahrten in Gegenrichtung)?

Nach der Angebotsstruktur der DB AG ist der IC 543 „Otto Lilienthal" von Hannover nach Berlin-Lichtenberg kein zusätzlicher Zug, sondern ein Systemzug des Stundentaktes der Linie 5, der in Hannover, Braunschweig, Magdeburg, Brandenburg und Berlin alle wichtigen Anschlüsse herstellt. Vielmehr ist das ICE-Zugpaar „Spreekurier" ein zusätzliches Angebot zur Bedienung des in der Vorbemerkung und in der Antwort zu Frage 1 genannten Marktsegments.

3. Hält die Bundesregierung die durch diesen gebrochenen Verkehr und die Umwegfahrten bewirkten Fahrzeitverlängerungen für Reisende von und nach Magdeburg für marktgerecht?

Zwischen dem Rhein-Ruhr-Gebiet und Magdeburg verkehrt die ICE-Linie 5 im Stundentakt. Die Weiterführung einiger IC-Züge über den Außenring mit dem Ziel Berlin-Lichtenberg anstelle Berlin Zoo ist durch Baumaßnahmen bedingt. Nach Abschluß dieser Arbeiten werden auch diese Züge wieder von/nach Berlin Zoo fahren.

Im übrigen bestehen zwischen Magdeburg und Berlin Zoo Direktverbindungen nicht nur durch die übrigen IC-Züge der Linie 5, sondern auch durch ICE-Züge der Linien 3 und 6.

4. Welche Reisewege oder Verkehrsmittel empfiehlt die Bundesregierung Magdeburg-Reisenden am Samstagabend, wenn der letzte Zug nach Köln Magdeburg bereits um 18.30 Uhr verläßt, angesichts der Tatsache, daß gegen 20.20 Uhr ein weiterer Zug nach Köln die sachsen-anhaltinische Landeshauptstadt ohne Halt durchfährt?

Die DB AG bestätigt, daß um 18.30 Uhr die letzte durchgängige Verbindung nach Köln besteht. Eine zusätzliche Reisemöglichkeit besteht aber auch noch um 19.30 Uhr mit IC 542 (mit Umsteigen in Hannover); Ankunft in Köln um 00.04 Uhr.

5. Falls als Ausgleich für einen Halt des ICE Spreekurier in Magdeburg ein Halt in Bochum oder Hamm entfallen sollte, hält die Bundesregierung die folgenden Parallelzüge zum ICE 641/640 Spreekurier für einen zumutbaren Ersatz für Reisende im westlichen Westfalen, und wenn nein, warum nicht:

   IR 2441 Köln—Hannover, Bochum ab 6.21 Uhr und IR 2447 Aachen—Dresden, Bochum ab 7.44 Uhr statt 6.51 Uhr mit ICE 641 Spreekurier;

   D 238 Dortmund—Paris eine Viertelstunde vor ICE 640 Spreekurier mit exakt den gleichen Halten bis Köln?

Es besteht seitens der DB AG nicht die Absicht, die gut frequentierten Halte des „Spree-Kuriers" im Sammel- und Verteilergebiet Ruhr aufzugeben.

6. Welchen Einfluß gedenkt die Bundesregierung zu nehmen, um sicherzustellen, daß nach Fertigstellung der Hochgeschwindigkeitstrasse über Stendal die Landeshauptstädte Magdeburg und Potsdam angemessen an das Netz des Fernschnellverkehrs angebunden werden?

Durch die Maßnahmen des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 5 hat der Bund in den letzten Jahren mit einem Aufwand von rd. 2 Mrd. DM erst die Möglichkeit geschaffen, marktgerechte Fernverkehrsleistungen anzubieten. Hierdurch konnten z. B. vergleichbare Zugläufe zwischen Berlin-Lichtenberg und Magdeburg gegenüber 1989 um rd. eine Stunde beschleunigt werden.

Die Umsetzung dieser Möglichkeiten in ein marktgerechtes Fernverkehrsangebot ist ausschließlich unternehmerische Aufgabe der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die DB AG hat hierzu mitgeteilt, daß sie für die Zeit nach der Inbetriebnahme der NBS Hannover—Berlin trotz Verlagerung der durchgehenden Verkehrsströme Rhein/Ruhr/Hannover—Berlin auf diese neue Strecke ein stündliches Fernverkehrsangebot für Magdeburg und Potsdam plant. Das Gesamtkonzept wird derzeit bei der DB AG erarbeitet.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333